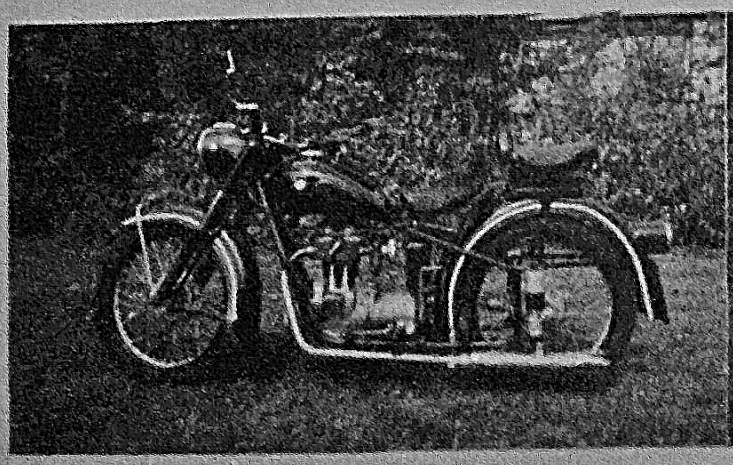
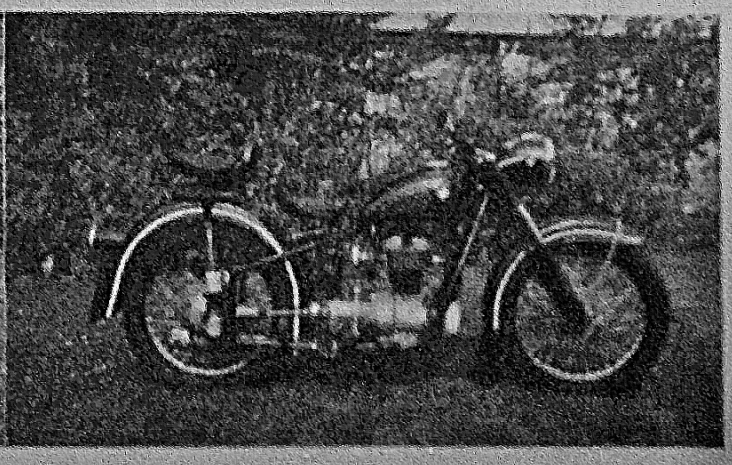
Fit gemacht
Restauration einer BMW R 25/2

Nachdem die komplette Restauration meiner DKW 125/2, über die ich bereits in MARKT berichtete, abgeschlossen war, entschloß ich mich, ein anderes Projekt in Angriff zu nehmen. Ich war erneut von dem Oldtimer-Bazillus infiziert. Diesmal allerdings sollte es ein Viertakter sein.
Eine BMW R 25/2 bot sich an, Baujahr 7/53 mit 40.000 km auf dem Tacho. Erstmals zugelassen wurde die Maschine am 11. Juli 1953 in Oberhausen, wo sie auch bis zu ihrer endgültigen Stillegung am 8. 10. 1964 lief. Sie hatte in den zurückliegenden Jahren nur einen Besitzer, war also, wie man so schön sagt, aus erster Hand. Das alles war aus dem Originalbrief ersichtlich. Ich kaufte diese Maschine, die mir in jeder Beziehung zusagte. Der Motor lief und hatte, wie sich später herausstellte, auch noch eine gute Kompression. An dem Motorrad war eigentlich weniger an der Technik als an der Optik etwas zu tun. Der Tank hatte zwei häßliche Beulen, die BMW-Embleme waren defekt. Die Chromfeder unter dem Fahrersattel war gebrochen, man hatte sie geschweißt. Natürlich war der Chrom beschädigt, die Federwirkung dahin. Die hinteren Fußrasten fehlten. Ebenso der Außenspiegel, sowie die Kniekissen am Tank. Die Auspuffanlage war an vielen Stellen geschweißt und nicht mehr original. Man hatte eine Anlage eines jüngeren Baujahres angebaut, am hinteren Ende rund statt des Fischschwanzes. Das Zündschloß war ebenso defekt wie der Reflektor und Chromring. Und als letztes fehlte die Batterie. Das Besorgen der fehlenden und defekten Teile bereitete, wenn ich Vergleiche mit meiner DKW-Maschine anstelle, keine Schwierigkeiten. Ein Drittel der Teile war noch, man staune, beim BMW-Händler zu bekommen. Den Rest erstand ich auf dem Veteranen-Markt in Gelsenkirchen. In kürzester Zeit hatte ich alles beisammen.
Mein Ziel war es, noch vor dem Sommer die Maschine durch den TÜV zu bringen - ich mußte mich also ranhalten. Der

Original-Lack an der Maschine war nach einer Polieraktion noch als befriedigend anzusehen, abgesehen von dem zuvor angesprochenen Tank, der ausgebeult und neu lackiert wurde. Nachdem nun der Auspuff, der Lampenchromring, die Sattelfeder und der Außenspiegel als Neuteile an der BMW blinkten, war der gesamte optische Zustand als recht ordentlich anzusehen. Jetzt rückte die Technik in den Vordergrund. Ich wechselte die Öle, Motor, Getriebe und Differential. Zuvor wurde das Ölsieb ausgewaschen und die Ölwanne mit einer neuen Dichtung versehen. Ich erneuerte die Zündkerze und setzte neue Unterbrecherkontakte ein. Das Ventilspiel wurde ebenfalls neu eingestellt, sowie die Lichtmaschinenkohlen erneuert. Dann erneuerte ich alle Seilzüge wie Gaszug, Kupplungszug und Handbremszug und schraubte dann noch einen neuen Luftfilter an. Das war es im wesentlichen. Eine Batterie wurde neu eingebaut und der Motor verrichtete nun einwandfrei seinen Dienst. Er blubberte, wie man so schön sagt, typisch für einen Einzylinder-Viertakter, recht kernig.
Die nun folgende TÜV-Hürde war kein Problem. Die Maschine erhielt den Stempel und wurde für den Straßenverkehr zugelassen. Ich fahre jetzt täglich durch den Sommer mit der alten BMW - und sie läuft wunderbar.

Werner Hüttemann